



Bulletin de l'association de géographes français

Géographies

96-4 | 2019

Les espaces ruraux en France : nouvelles questions de recherche

Se nourrir dans le périurbain ouest francilien. Une approche par les mobilités alimentaires

Eating in Paris western outskirts : an approach through food mobility

Julien Essers et Monique Poulot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/5942>

DOI : 10.4000/bagf.5942

ISSN : 2275-5195

Éditeur

Association AGF

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2019

Pagination : 601-622

ISSN : 0004-5322

Référence électronique

Julien Essers et Monique Poulot, « Se nourrir dans le périurbain ouest francilien. Une approche par les mobilités alimentaires », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 96-4 | 2019, mis en ligne le 31 décembre 2020, consulté le 05 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/5942> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.5942>

Bulletin de l'association de géographes français

Se nourrir dans le périurbain ouest francilien. Une approche par les mobilités alimentaires

(EATING IN PARIS WESTERN OUTSKIRTS : AN APPROACH
THROUGH FOOD MOBILITY)

Julien ESSERS* & Monique POULOT**

RÉSUMÉ – *Cet article interroge les pratiques alimentaires des ménages périurbains dans un vaste quadrant ouest francilien. Il analyse les mobilités alimentaires qu'elles sous-tendent et pose la question de l'alimentation comme vecteur de nouvelles spatialités et socialités périurbaines. Le périurbain, en effet, est d'une part le lieu des mobilités par excellence tant de travail que résidentielles, et d'autre part il est le terrain de jeu favori des groupes de la grande distribution depuis les années 1980. Comment les mobilités alimentaires s'imbriquent-elles dans les autres mobilités ? Quelles sont leurs évolutions ? Montrent-elles une résilience ? S'inscrivent-elles, comme les autres mobilités, dans des logiques de réinvention du local et d'autonomisation du périurbain ? L'analyse des trajectoires individuelles de mobilités alimentaires dans une vision diachronique souligne combien ces dernières sont en recomposition avec un recentrage sur la proximité. Elles montrent des stratégies d'adaptation tout-à-fait remarquables et contribuent à inventer un local métropolitain.*

Mots-clés : Alimentation – Périurbain – Pratiques habitantes – Mobilité alimentaire – Local métropolitain

ABSTRACT – *This article questions the food practices of peri-urban households in a vast western quadrant of the Ile-de-France region. It analyses the food mobility that underlies these practices and raises the question of food as a vector of new peri-urban spatialities and socialities. Indeed, on the one hand, the peri-urban area is the place of mobility, and on the other hand, it has been the favourite playground of mass distribution groups since the 1980s. How do food mobilities fit in with other mobilities? What are their evolutions? Do they show resilience? Are they, like other forms of mobility, part of the logic of reinventing the local and empowering the peri-urban area? The analysis of individual trajectories of food mobility in a diachronic vision underlines the extent to which they are being recomposed with a refocusing on proximity. They show quite remarkable adaptation strategies and contribute to inventing a metropolitan locality.*

Key words: Food – Periurban – Inhabitants' practices – Food mobility – Metropolitan locality

* Docteur en géographie, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, Laboratoire Mosaïques UMR LAVUE 72 18 CNRS – Courriel : essers.jn@gmail.com

** Professeure, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, Laboratoire Mosaïques UMR LAVUE 72 18 CNRS – Courriel : mpoulotmoreau@parisnanterre.fr

Longtemps parente pauvre des études géographiques, en ce qui concerne les consommations et les manières de se nourrir, et centrée sur les seuls produits agricoles [Fumey 2007], la géographie de l'alimentation connaît aujourd'hui un fort renouvellement. Selon Gilles Fumey, les mangeurs s'inscrivent dans un espace géographique puisqu'ils modifient à travers leurs pratiques et leurs souhaits, les usages de l'espace ; ils construisent ainsi une véritable identité spatiale alimentaire qui, à son tour, influe sur l'espace en le modifiant. Plus encore, l'alimentation s'impose comme un fait spatial : elle repose, depuis les révolutions industrielle et agricole, sur la notion de distance, de séparation entre lieux de production, lieux de transformation, et de consommation et groupes humains. Elle sous-entend un besoin de franchir l'espace, d'acquérir des capacités de mobilité à même de compenser cette distance intrinsèque. La motorisation automobile s'impose ainsi, au moins dans les Pays des Nords comme un impératif, une nécessité pour que les hommes puissent subvenir à leurs besoins alimentaires.

La mobilité apparaît donc centrale dans la question alimentaire, notamment dans les espaces périurbains caractérisés par de basses densités et une relative discontinuité spatiale entre les entités bâties. Mais il convient de distinguer les déplacements d'un lieu A vers un lieu B et les mobilités définies comme des mutations socio-spatiales plus profondes que le simple déplacement spatial origine-destination [Vincent-Geslin 2012]. En effet, les inégalités d'accès et différences de compétences en mobilité, soit la motilité ainsi que l'a conceptualisée V. Kaufmann [Kaufmann 2008], viennent complexifier une situation d'éclatement spatial parfois problématique et conduisent à des arbitrages : « *l[a] situation économique [des habitants] joue un rôle dans ces arbitrages, mais ce n'est pas le facteur unique ; leur choix de localisation résidentielle, le temps laissé disponible par les besoins des enfants, leur degré d'investissement dans la sphère productive, les capacités à utiliser tel ou tel mode interviennent dans ces arbitrages* » [Orfeuill & Ripoll 2015, p. 38].

Nous nommons l'ensemble de ces changements (spatiaux et sociaux) relatifs à l'approvisionnement alimentaire domestique « *mobilité alimentaire* ». Ce peut être des changements de lieux de résidence ou de lieux d'activité professionnelle, l'arrivée ou le départ d'enfants ou d'une tierce personne au sein du ménage. Ce peut être un changement ou un souhait volontaire de modifier son alimentation ou bien des mutations structurelles touchant le système d'approvisionnement alimentaire (de l'ouverture ou de la fermeture d'un nouveau lieu de distribution, des mutations parcourant les moyens de transports, etc.). Ces mobilités alimentaires renvoient à une synthèse des parcours de déplacements quotidiens à destination d'approvisionnement alimentaire tout en intégrant des données relatives à des événements antérieurs.

Cet article¹ veut interroger les pratiques d'approvisionnement alimentaire des ménages périurbains dans leur complexité [Hani 2009, Clary & al. 2017]. Il analyse les mobilités qu'elles sous-tendent et pose la question de l'alimentation comme vecteur de nouvelles spatialités et socialités périurbaines. En effet, le périurbain est, d'une part, le lieu des mobilités par excellence tant de travail que résidentielles [Bouleau & Mettetal 2014] et de l'autre il est le terrain de jeu favori des groupes de la grande distribution depuis les années 80 au point d'avoir fait quasiment disparaître les autres formes de commerce [Pouzenc 2012, Dugot 2013]. Comment les mobilités alimentaires s'imbriquent-elles dans les autres mobilités ? Quelles sont leurs évolutions ? Montrent-elles une résilience ? S'inscrivent-elles, comme les autres mobilités, dans des logiques de réinvention du local et d'autonomisation du périurbain [Vanier 2012, Berger & al. 2014] ? Nous présenterons dans une première partie le terrain d'étude, le périurbain ouest francilien ainsi que le protocole d'enquête. Le second temps sera consacré à caractériser la nature des mobilités alimentaires dans cet Ouest francilien, notamment dans leurs liens et leurs imbrications à l'ensemble des mobilités périurbaines. Enfin, nous montrerons que les mobilités alimentaires du périurbain sont en recomposition avec un recentrage sur la proximité. L'analyse repose sur des trajectoires individuelles de mobilités alimentaires dans une vision diachronique en s'interrogeant notamment sur les éventuelles stratégies d'adaptation.

1. Le périurbain ouest francilien en alimentation : des mobilités alimentaires nécessaires

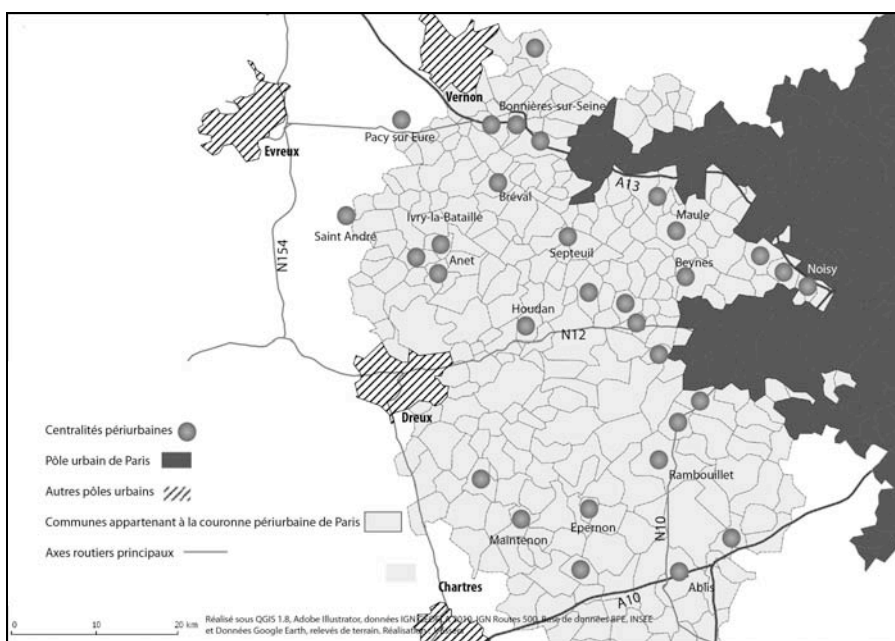
1.1. Le terrain d'étude : le périurbain ouest francilien

L'étude des mobilités alimentaires a été menée dans le périurbain ouest francilien qui s'étend de la Plaine de Versailles, la plus urbanisée, aux plaines normandes du sud d'Evreux (Plateau de Saint-André-de-l'Eure) et jusqu'aux horizons chartrains ou drouais. Cette couronne présente des éléments urbains et villageois multiples dans un paysage agricole, généralement symbolisé par l'openfield et les silos à grain, marqueurs forts sur l'horizon. Ce périurbain de Paris, qui ne s'étend pas au-delà de 100 km du centre de l'agglomération parisienne, est directement intégré dans les réseaux métropolitains de la ville-monde : voies ferrées en accès direct au cœur de Paris (ligne Paris-Caen-Cherbourg/Rouen/Granville/Le Mans), réseaux autoroutiers en voies rapides (A13/A10/N12). Sa desserte le rend facilement accessible depuis les pôles économiques régionaux dont le quartier d'affaires de La Défense par l'Autoroute A14/A13, les villes nouvelles de Saint Quentin en Yvelines, Cergy

¹ Cet article s'appuie sur les recherches doctorales menées par Julien Essers sous la direction de M. Poulot et C. Aragau soutenues en janvier 2020 [Essers 2020]

Pontoise plus au Nord par l'A15 ou encore la vallée de la Seine et son tissu industriel dense (Mantes/Bonnières/Flins/Les Mureaux). Il bénéficie d'une forte dynamique économique et d'une haute valeur ajoutée, confirmées par l'installation de ménages aux profils sociologiques divers, les revenus intermédiaires et supérieurs se concentrant en première couronne périurbaine [Aragau & al. 2012].

Il s'agit enfin d'un périurbain ancien : le processus qui démarre dans les années 1960 a connu sa phase de croissance maximale dans les années 1980 [Berger 2004] et est entré aujourd'hui dans une maturité périurbaine [Berger, Aragau & Rougé 2014]. Cet espace a été fortement étudié du fait de ses caractéristiques particulières : proximité des pôles d'emplois tertiaires de La Défense, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, etc. ; forte proportion de catégories socio-professionnelles supérieures ; proximité de réseaux de transports ferrés et routiers rapides ; importante pression foncière et prix de l'immobilier élevés décroissants depuis le pôle urbain parisien ; affirmation d'une certaine vision politique plus mature sur les problématiques périurbaines [Berger 2004 ; Poulot & al. 2017]. Parallèlement cet espace, qui possède une armature urbaine et sociale différenciée, recèle une forte hétérogénéité avec l'éloignement de Paris jusqu'aux confins de la Normandie.



Carte 1 – Le périurbain de l'Ouest francilien - un espace aux multiples centralités. INSEE, 2010, réalisation : J. Essers

1.2. L'offre alimentaire : une géographie contrastée mais marquée par la grande distribution

Cette hétérogénéité se lit dans les polarités alimentaires qui maillent cet espace. Loin de valider un quelconque modèle géométrique à la « Christaller », la répartition spatiale de ces polarités demeure souvent liée au maillage préexistant de bourgs et villages périurbains, lequel était particulièrement fin dans cette zone Ouest de Paris. Cette distribution, avec des formes variées de taille ou de typologie de points de vente², prend également acte de ressorts temporels et spatiaux différents dans les évolutions des formes commerciales. La grande distribution est majoritaire en termes de volume d'achats et d'implantations³, même si elle a connu de fortes transformations depuis les premiers temps de son implantation [Moati 2011]. Aux Centres Commerciaux Régionaux des années 1970, ensembles commerciaux complets autour d'une « locomotive » alimentaire principale, ont succédé les grandes surfaces alimentaires qui s'installent à proximité des petits centres urbains de l'Ouest francilien, le long des axes de communication à partir du début des années 1980. Basés sur des prix bas et un large choix de produits alimentaires, ils favorisent une nouvelle manière de consommer et séduisent les consommateurs, notamment aux revenus modestes qui jusqu'alors dépendaient d'un approvisionnement local et limité (en termes de quantité) aux prix souvent élevés. Ainsi dans les trois départements de notre étude, Yvelines, Eure-et-Loir et Eure, dominent les supermarchés⁴ avec désormais des drives⁵ (Cars&Drive), généralement juxtaposés.

Cette répartition spatiale de l'armature commerciale de la grande distribution laisse entrevoir des « vides » qui correspondent exactement aux espaces « hors des centralités périurbaines ». Nous retrouvons ainsi certains espaces sans offre, tels que le sud d'Evreux (Plaine de Saint-André-de-l'Eure), la plaine au Nord du Houdanais (Berchères/Vesgre, le Mesnil Simon, etc.), ou encore le nord-ouest de Septeuil/Bréval, au niveau de la plaine du Mantois (Cravent, Villiers en Désœuvre, Douains, etc.). Plus à l'Est, enserrée au cœur

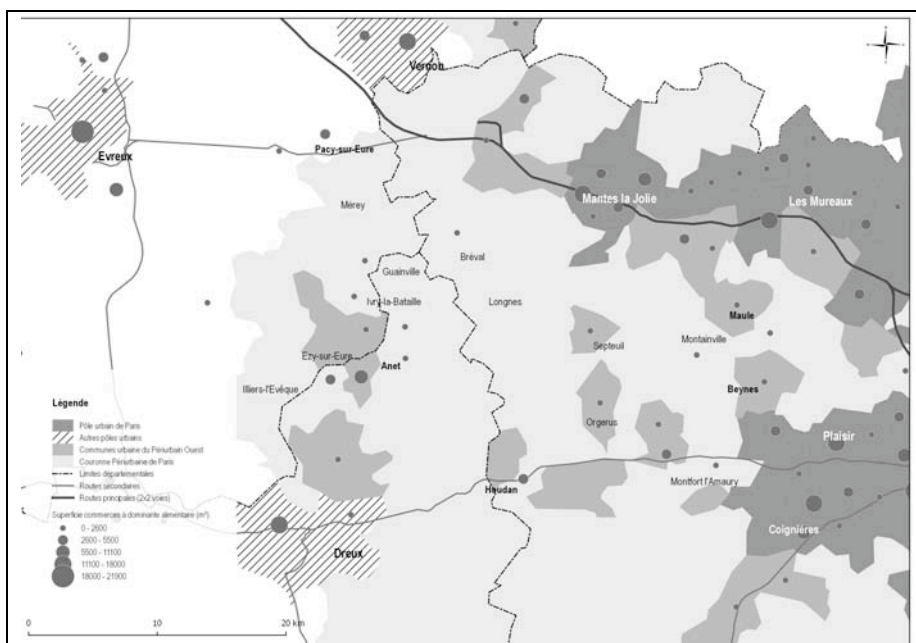
² Les données pour mener une analyse de la répartition spatiale des commerces et des lieux de distribution sont de deux ordres en France. D'une part, une série de données publiques publiées par l'INSEE vient renseigner l'ensemble des équipements communaux présents à une date donnée (par année). D'autre part, des données commerciales sont publiées par certaines entreprises privées (ex. Trade Nielsen) qui réalisent des annuaires commerciaux, notamment pour la grande distribution. Il est ainsi difficile d'avoir des données exhaustives.

³ Au niveau national En France, 64,3% des achats alimentaires et 16% des autres achats (INSEE, 2016) s'effectuent en GMS, les premiers représentant toujours le gros du chiffre d'affaires (66% pour les hypermarchés et 82% pour les supermarchés).

⁴ « Au sein de l'alimentaire non spécialisé, les hypermarchés ont une surface de 2 500 m² et plus, les supermarchés de 400 à moins de 2 500 m², les supérettes de 120 à moins de 400 m² et les commerces d'alimentation générale de moins de 120 m². » INSEE, 2016.

⁵ Le drive figure une des évolutions commerciales de la grande distribution de ces quinze dernières années ; l'arrivée du bio et du local sur les rayonnages en est une autre.

du pôle urbain parisien, la plaine de Versailles montre également une armature commerciale assez « faible » que la proximité de la banlieue agglomérée vient toutefois compenser (Chavenay). La grande caractéristique de l'armature commerciale de ce périurbain réside dans l'offre attachée aux multiples centralités qui maillent l'espace et permettent une desserte plutôt satisfaisante avec une distance moyenne aux lieux de distribution alimentaires à peine supérieurs à 8/10 km. S'il est difficile de conclure à des déserts alimentaires [Larsen & al. 2009], l'usage de l'automobile pour se nourrir est toutefois une nécessité [Motte-Baumvol 2007].



Carte 2 – Surface de vente des commerces dits de "grande distribution" (GMS) - données 2015. Source Nielsen Trade Dimensions, Panorama de la Grande Distribution 2016, Réalisation : Julien Essers, 2016

Cette grande distribution dominante coexiste avec d'autres lieux de distribution qui vont du petit commerce de centre bourg en difficulté à la vente directe à la ferme en passant par le marché de plein vent. Ces deux dernières formes, difficiles à appréhender spatialement, complètent le « panier » périurbain par une offre de produits agricoles locaux et saisonniers. Même si ces formes sont anciennes, elles tendent aujourd'hui à se renouveler par une nouvelle demande urbaine, en particulier dans les espaces périurbains les plus « privilégiés » au vu des catégories socio-professionnelles dominantes comme ceux des Yvelines. Ainsi le canton du Houdanais concentre-t-il la plupart des

Légende

- Aire urbaine de Paris :**
 - Pôle urbain de Paris
 - Pôles urbains périphériques
 - Couronne périurbaine de l'ouest de Paris :
 - Communes rurales (< 1000 hab.)
 - Communes urbaines (> 2000 hab.)
- Offre de distribution alimentaire :**
 - ANAP (Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne)
- Axes de communication :**
 - Limites départementales et/ou régionales
 - Routes Nationales
 - Autoroutes

Sources : IGN GEOPARC 2012, INSEE Aires Urbaines 2010, Réseau ANAP Ile de France, Région Centre et Haute Normandie, Routes 2007, IGN 2010, Ministère de l'Énergie, du Climat et des Technologies Vertes (MCTV) 2012, S.I. de l'Adas* (Bouffier 2010).

Source : Réseau AMAP IDF, reseau-amap.org, 2014, réalisation : J. Essers.

Habiter dans un espace de basse densité, même sous forte domination urbaine, dessine des comportements spatiaux variés, des appropriations diverses de la question alimentaire, et le recours obligatoire aux mobilités pour se nourrir. Ces dernières sont abordées en prenant en compte les multiples dynamiques internes à la question des mobilités qui selon Vincent Kaufmann

ne sont pas à considérer sous l'angle unique des déplacements mais également au travers des mutations sociales qu'elles impliquent (parcours de vie, choix culturels, etc.) [Kaufmann 2008]. L'alimentation est un objet intimement relié aux aspects culturels et sociaux des mangeurs si bien qu'elle recouvre dans son appropriation spatiale, des caractères qui reflètent les mutations « internes », les changements des cadres socio-économiques des individus. Notre définition de la mobilité alimentaire reprend l'ensemble de ces échelles de sens et dépasse donc le cadre du déplacement ou du moins le réintègre dans des horizons plus larges.

Notre protocole d'enquête veut étudier le rapport des mangeurs à leur approvisionnement alimentaire : il repose sur la réalisation d'entretiens semi-directifs, lesquels ont été réalisés à la fois chez les individus mais aussi près des élus, des responsables associatifs et les acteurs de l'alimentaire en périurbain⁶. Notre objectif est de confronter ce vécu aux formes des commerces alimentaires présentes dans ce périurbain : notre approche intègre toutes les formes du commerce alimentaire et des distributions en interrogeant la mobilité alimentaire qu'elles génèrent pour les ménages périurbains. Quarante-deux entretiens compréhensifs ont ainsi été réalisés selon un transect est-ouest intégrant les différentes situations périurbaines, du plus proche au plus éloigné de pôle urbain francilien. Quasiment les deux tiers sont des femmes, volontiers désignées comme les responsables de l'alimentation lors des prises de rendez-vous ; 36 sur 42 vivaient en pavillon et les deux tiers avaient des revenus au niveau du ménage supérieurs à 3 smic.

2. Des mobilités en périurbain aux mobilités alimentaires : le cas de l'Ouest francilien

Les mobilités alimentaires n'apparaissent pas en tant que telles dans les enquêtes sur les mobilités. Ainsi l'Enquête Générale Transport (EGT) évoque surtout les navettes domicile-travail⁷, largement dominantes dans les territoires périurbains. Leur étude diachronique dans le périurbain de l'Ouest francilien révèle des évolutions importantes sur la distance moyenne au lieu de travail : si celle-ci a d'abord cru de façon régulière depuis les années 1980 (11 km en 1975, 16.7 km en 1990) elle se stabilise depuis les années 2000, malgré un accroissement de la qualification des actifs [Berger & al. 2015]. Il s'agit là d'une évolution propre au périurbain francilien, notamment à l'Ouest et qui porte

⁶ Nous utiliserons principalement dans cet article les enquêtes auprès des habitants.

⁷ « L'EGT 2010 a porté sur plus de 20 000 personnes résidant en Île-de-France ayant effectué un déplacement domicile- travail le jour de l'enquête, dont environ 3 000 périurbains. Les vitesses moyennes ont été calculées par mode et par zone, en utilisant le découpage établi par l'IAU-IdF qui divise l'Île-de-France en 7 zones en fonction de la densité de la population et des emplois, soit 49 zones croisant origine et destination. Pour les actifs résidant et/ou travaillant hors Île-de-France, on a retenu les vitesses moyennes des zones les plus externes » (INSEE).

témoignage de la maturité périurbaine de cet espace. [Berger & al. 2014].

Les navettes domicile-travail ne représentent toutefois qu'une part des mobilités quotidiennes⁸, lesquelles renvoient à d'autres motifs de déplacements liés aux différents modes d'habiter du périurbain [Cailly & Dodier 2007]. Au vu de ces enquêtes, plus de 50 % de ces déplacements autres sont réalisés à moins de 2 km du domicile, et dans le périurbain francilien leur portée moyenne ne dépasse pas 5 kilomètres. Ces éléments statistiques ne révèlent pas toutefois la nature profondément complexe de ces déplacements par la segmentation importante des motifs. Comment ainsi détacher le motif « achat » d'un autre motif si ces parcours sont croisés ? En l'absence d'entrées statistiques, nous avons établi cette discrimination grâce aux quarante-deux entretiens. Ces derniers ont souligné l'importance des pratiques spatiales dont les motifs semblent s'imbriquer, les mobilités alimentaires participant des navettes domicile-travail, des activités de loisirs, ou des activités quotidiennes. L'approvisionnement alimentaire domestique est particulier en ce qu'il combine les nécessités de la vie quotidienne et le choix du commerce alimentaire ; il n'est donc ni tout à fait contraint, ni tout à fait choisi. A *contrario* du lieu de travail et de ses mobilités associées qui sont la plupart du temps contraintes et éloignées du domicile, l'approvisionnement alimentaire domestique peut aussi se faire à proximité du domicile si bien qu'il apparaît comme résultante de choix multiples pris dans un réseau d'activités domestiques localisées et parfois contraintes et plus lointains, tels que l'emploi. Au regard de nos enquêtes, nous allons ainsi tenter de caractériser l'étendue des relations des mobilités alimentaires aux autres mobilités.

2.1. Mobilités alimentaires et déplacements professionnels

Le lieu, les horaires et les déplacements associés à l'activité professionnelle (modes choisis, parcours empruntés, etc.) constituent pour certains ménages, autant de facteurs qui influencent les lieux choisis pour l'approvisionnement alimentaire ainsi que les modes de déplacement associés, à savoir l'automobile dans les cas étudiés.

Lucie, 35 ans, habitante de Maule (78) constate : « *C'est mon mari qui va en voiture (chez Biocoop) mais il combine avec un trajet du travail. Il travaille sur les Mureaux. Ça lui fait une boucle rallongée, il passe par en haut et au lieu de revenir directement, voilà.* » (34 ans, professeur de violon, 3 enfants). Céline, annonce des pratiques similaires dans le passé et leur réagencement en fonction

⁸ L'étude des déplacements pour des motifs autre que le travail s'appuie sur les données des Enquêtes Globales Transport de 1976, 1983, 1991, 2001 (DRIEA) et 2010 (STIF, DRIEA). Pour l'année 2010, l'échantillonnage porte sur 18 000 ménages franciliens, soit 43 000 personnes (cf. La Mobilité en Ile-de-France STIF, OMNIL DRIEA, 2013). La région a pour cela été découpée en une centaine de secteurs. En grande couronne, ils regroupent généralement un pôle urbain, sa périphérie ainsi que les communes rurales qui l'entourent » (INSEE).

de son nouveau travail : « *Étant donné que je travaillais à Continent à Chambourcy... [...] Je faisais mes courses à Chambourcy. J'étais sur place, sauf pour le pain, j'allais à Maule [...] Maintenant que je suis à Aubergenville, je suis à deux minutes de Carrefour Flins, donc le midi, je vais à Carrefour Flins et tous les mercredis, je vais à Intermarché. Je ne fais pas mes grosses courses là-bas, je les fais à Intermarché (à Mareil sur Mauldre).* » (46 ans, assistante commerciale, mariée et 2 enfants).

Les navettes domicile-travail qui représentent jusqu'à 900 000 déplacements quotidiens dans le périurbain francilien (EGT 2013) captent donc une part des mobilités alimentaires. C'est particulièrement net pour les ménages qui résident dans la première couronne périurbaine, à proximité immédiate du pôle urbain parisien et qui y travaillent. Ils ont recours, préférentiellement, aux commerces alimentaires (GMS inclus) de la vallée de la Seine, en réalisant un ensemble de boucles et de petits détours. Des pratiques alimentaires similaires se repèrent autour de Houdan et aux limites de l'aire urbaine (Ivry-la-Bataille – Saint-André- de-l'Eure). Sont évoquées, la praticité, la simplicité et l'économie de temps réalisée. Mais tous les actifs interrogés ne développent pas ces pratiques, elles concernent surtout ceux qui travaillent à proximité de grands centres commerciaux (Evreux, Buchelay, Flins, etc.).

2.2. Mobilités alimentaires et activités extra-professionnelles

Pour les autres habitants, les déplacements pour activités extra-professionnelles jouent un rôle tout aussi important dans la mise en place de parcours alimentaires. Les autres motifs de déplacements (loisirs, accompagnement d'enfants par exemple, autres activités non professionnelles) représentent environ 36 % de la totalité des déplacements dans le périurbain francilien, soit quelque 1.8 million de déplacements quotidiens (EGT, Omnil 2013). Dans ces déplacements aux motifs variés, nos enquêtés ont signalé des achats alimentaires, dans le cadre de visites amicales ou familiales mais aussi lors de rendez-vous médicaux. Ainsi, Isabelle, résidente à Ivry-la-Bataille, remarque « *On allait jusqu'à Anet des fois. Ça dépendait de comment on était, mais par rapport au travail, c'est dans nos heures de repos, nos journées de repos. Donc quand on allait sur Anet, par exemple si j'allais voir mes parents, hop, on faisait Anet. Si j'allais sur Dreux pour un truc médical, hop on faisait les courses à Dreux.* » (52 ans, Monitrice, mariée).

Un autre cas de figure est celui des ménages avec enfants qui ont une gestion très rigoureuse de leurs mobilités avec la prise en compte des horaires professionnels, des lieux de scolarité et activités des enfants et horaires associés. L'exemple de Christine en est une illustration, l'automobile jouant le rôle de « liant » entre les différents lieux fréquentés. Pour économiser les trajets, Christine choisit d'effectuer ses courses alimentaires dans le supermarché le plus près du terrain de foot de Bréval. Cela lui permet de

gagner du temps et d'éviter un retour sur Guainville en attendant la fin de l'activité sportive de son enfant : *« J'dépense les enfants au sport et au passage, je m'arrête au supermarché la majorité du temps ;s après ça m'arrive d'y aller rien que pour ça mais en général, j'en profite pour m'y arrêter... »* (Christine, 52 ans, Guainville, auxiliaire de vie, 2 enfants). De même, Céline, résidente de Maule, qui accompagne sa fille au cours de musique fréquente la boulangerie au passage. Et le mari de Lucie s'organise entre les activités sportives des enfants et l'heure du panier à l'AMAP : *« L'AMAP c'est des chez particuliers [...] On vient se servir tous les samedis, on y va en voiture, mais à pieds non. On en aurait pour 30 minutes pour remonter la côte avec la cagette (rires). C'est mon mari qui y va, il combine avec un trajet de gym. Il conduit les garçons à la gym et quand il remonte, il prend la cagette, c'est 10 minutes en voiture. »* (Lucie, Maule, 3 enfants).

Les activités quotidiennes des ménages peuvent donc favoriser le choix d'un commerce alimentaire plutôt qu'un autre, surtout lorsque les lieux se coordonnent. L'influence des activités des enfants semble notamment très importante : ce schéma-type d'un chaînage en boucle organisée avec l'approvisionnement alimentaire s'est retrouvé chez presque tous les ménages interrogés avec enfants.

2.3. Mobilités alimentaires et mobilités pour « achats »

Pour les autres ménages, principalement les retraités ou les personnes sans emploi, l'organisation quotidienne des déplacements pour l'approvisionnement alimentaire prend souvent la forme d'allers-retours sans autre détour ou motif final. Ces mobilités alimentaires émarginent aux derniers motifs de déplacement retenu par l'EGT (2013), soit ceux ayant trait aux « achats ». Ces derniers ne représentent que 12% du total des déplacements quotidiens dans le périurbain francilien. Parmi ces achats figurent les achats alimentaires qui doivent concentrer une part encore plus faible des déplacements directs depuis le domicile. Ainsi Simon constate : *« ça dépend, généralement, on fait la boucle entre Leclerc et Houdan. C'est quelque chose qui n'a pas changé depuis ces dernières années. Et puis je suis à trente secondes à pieds de la supérette. Il est 19h30, il te manque un truc, donc t'y vas. Quand j'y vais, c'est que je suis en train de cuisiner ou quelque chose comme ça, c'est vraiment du dépannage mais du dépannage régulier, parce que j'habite à côté »*. (Simon, 30 ans, Houdan, professeur)

Ainsi l'étude de l'organisation spatiale des déplacements dans le cadre de l'approvisionnement alimentaire domestique des périurbains révèle deux formes principales : le chaînage au sein d'autres activités (professionnelles ou extra-professionnelles) et le déplacement autonome (aller-retour). Ces deux formes sont possibles au sein d'un même ménage mais dépendent à la fois des temporalités (semaine/week-end), de la présence d'activité professionnelle ou

non, en particulier au sein d'un pôle urbain, de la présence d'enfants, etc. Les déplacements pour motifs d'achats alimentaires simples avec aller-retour au lieu de domicile ne représentent au final qu'une part des mobilités alimentaires et des différents parcours de mobilité possibles. Cette première approche, qui ignore volontairement les contextes socio-économiques ou l'histoire de vie des ménages, confirme que les mobilités alimentaires irriguent l'ensemble des déplacements et des parcours de mobilités des périurbains effectués pour d'autres motifs. Les mobilités alimentaires, dans leur variable spatiale, sont donc la résultante des mobilités périurbaines au sens large et doivent être lues à l'aune de cette multiplicité de parcours et de déplacements quotidiens. En tant que déplacements nécessaires, elles affirment une dimension transversale forte si bien que leurs évolutions suivent assez sensiblement celle des mobilités périurbaines dans leur ensemble.

3. Les mobilités alimentaires dans le périurbain ouest francilien : vers l'émergence d'un local métropolitain

Les mobilités alimentaires, qui comprennent l'ensemble des déplacements pour motifs d'achats alimentaires et peuvent s'insérer ou non dans d'autres motifs, sont également la résultante des mobilités sociales et culturelles des individus, des mutations territoriales à petite échelle par l'univers des choix des lieux de distribution, des produits ou des formes de commercialisation préférées. Elles appellent aussi une analyse diachronique pour faire apparaître les mutations sur le temps long avec des formes nouvelles de recentrage sur la proximité et qui concourent à faire émerger un local métropolitain qui mêlent plusieurs échelles.

L'alimentaire se construit en rapport à des structures spatiales et des lieux-ressources que les mobilités alimentaires des ménages viennent relier ou composer en fonction des mangeurs. Ces lieux investis, y compris ceux de la grande distribution, constituent un élément majeur du rapport du mangeur à son territoire. L'étude des ancrages spatiaux et de leurs évolutions dans les discours des enquêtés témoigne des apprentissages en cours du « local alimentaire » et de ses relations à la diffusion de la culture métropolitaine. Les mobilités alimentaires connaissent en effet de nombreux réaménagements des lieux d'achats pratiqués selon les ménages et selon différentes temporalités. Parmi les principaux motifs qui agissent en faveur d'une modification spatiale des pratiques d'approvisionnement alimentaire sont évoqués dans les enquêtes : le changement de lieu de travail, lorsqu'il y a changement d'aire géographique ; les raisons financières ; les changements culturels, les mutations des préférences de consommation ; les modifications de composition de la famille (arrivée d'un enfant, séparation, décès, etc.) ; mais aussi d'autres motifs divers comme l'âge des mangeurs, etc. Nous présenterons plusieurs trajectoires individuelles de mobilités alimentaires du périurbain lointain au

périurbain le plus proche de l'aire urbaine de Paris en insistant notamment sur les brisures et recompositions qui se sont opérées dans la durée.

3.1. Les mangeurs périurbains lointains : des routines organisées par le lieu de travail et des potentialités locales faibles à moyennes

Martine, 52 ans qui réside à Illiers-l'Évêque dans l'Eure, constitue un bon exemple des mangeurs périurbains « lointains ». Originaire de ce périurbain, elle habite avec son mari en maison individuelle depuis plus de 20 ans. Elle occupe actuellement un emploi dans un service de restauration à Saint-Georges Motel (Eure), après avoir été employée à Bueil (Eure) dans la confection et l'artisanat du textile jusqu'à la fermeture de son atelier au début des années 2000. A cette date, ses pratiques de mobilité reflétaient très fortement le rôle du lieu de travail : « *Quand je travaillais à Bueil, c'était souvent Intermarché à Ivry. Parce que c'était sur le trajet du travail quand je travaillais à Tricot Jane. Quand j'ai plus travaillé à Tricot Jane, c'était plus dans les heures non travaillées* ». Son changement de lieu d'activité professionnelle en 2002 bouleverse ses pratiques pour plusieurs raisons : la première est qu'il n'y a pas de lieux de distribution alimentaire à proximité immédiate de Saint-Georges Motel ni sur le trajet reliant Illiers-l'Évêque à son lieu de travail ; la seconde tient à l'ouverture d'un drive à Nonancourt à environ 10 km de son domicile ce qui permet un gain de temps hebdomadaire par rapport au supermarché situé à proximité du centre-bourg. « *Si t'aimes mieux, le drive il est sur la route nationale, qui est juste à côté de chez moi et l'autre il est carrément en bas (le supermarché Leclerc), il faut que je traverse tout Nonancourt et que j'aille à St. Lubin. Et là ça me fait, je vais perdre un quart d'heure pour descendre et un quart d'heure pour remonter* ». Son schéma d'organisation des mobilités alimentaires (figure n°1) démontre bien le rôle du lieu de travail dans les routines quotidiennes ; les mutations ont été rares et distendues temporellement avec des pas de temps s'étalant de 5 à plus de 15 ans. L'espace du local périurbain est ici relativement restreint même si des centralités périurbaines sont présentes (Ivry-la-Bataille, 18 km ; Nonancourt, 10 km). Cet exemple illustre l'espace des mobilités alimentaires des mangeurs du périurbain lointain dont les potentialités offertes par la proximité sont assez faibles, qu'il s'agisse d'emploi ou de l'offre de distribution alimentaire. L'exemple de Martine souligne le poids de la mobilité domicile-travail dans les mobilités alimentaires ainsi que celui de la structure spatiale et des potentialités de ce périurbain lointain, le tout dans une sociologie assez spécifique de ces limites métropolitaines extrêmes faite de ménages ouvriers ou employés aux revenus modestes.

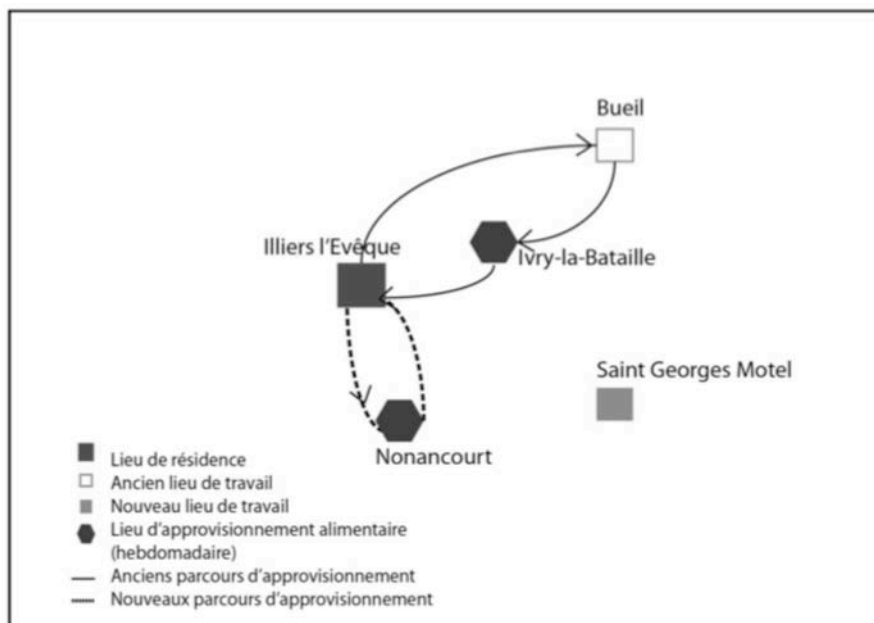


Figure 1 – Schéma d'organisation des mutations d'approvisionnement alimentaire pour Martine, 52 ans, Illiers l'Evêque : une mobilité alimentaire stable avec peu d'évolutions, caractéristique du périurbain lointain.

Sources : J. Essers, entretiens.

En dépit des risques de ruptures dans les cas de perte d'autonomie ou de contraintes financières importantes, les entretiens ont plutôt montré une certaine résilience des mangeurs de ce périurbain lointain aux faibles potentialités. C'est notamment le cas des populations du 4^{ème} âge, c'est-à-dire au-delà de 80/85 ans, pour qui la conduite automobile est rendue difficile. Michel 80 ans et Colette 78 ans, résidents de Mérey dans le périurbain lointain en témoignent. S'ils utilisent encore leur automobile pour leurs achats alimentaires, ils sont conscients que bientôt les trajets jusqu'à Pacy-sur-Eure, Bueil ou Anet ne seront plus possibles. Ils envisagent déjà le recours aux services de livraison de repas à domicile d'autant que la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure propose ce service depuis plusieurs années, en complément de l'aide à domicile. Colette a conscience des changements à venir puisqu'elle aide sa sœur et de son beau-frère résidant dans la même commune, âgés respectivement de 87 et 89 ans. Ces derniers, s'ils possèdent encore une automobile, ne la conduisent plus et ne sortent plus guère de chez eux tant ils peinent à franchir les marches qui séparent l'habitation du jardin. Colette les approvisionne donc en réalisant des navettes entre leur lieu de domicile et les commerces alimentaires de Pacy-sur-Eure, à raison d'une

fois par semaine. Dans la vallée d'Eure, certains supermarchés proposent ponctuellement la livraison à domicile pour les personnes âgées dépendantes, comme le cas du supermarché d'Ivry-la-Bataille ou encore de la supérette de Bueil mais aucun des deux couples n'a encore recours à cette solution

Avec le « grand âge », l'accès aux lieux de commerces devient difficile et nécessite un recours aux relations de proximité. Les routines quotidiennes en sont perturbées et les mobilités alimentaires associées également. Les aidants, qui viennent assurer une continuité de l'approvisionnement alimentaire, même dans les cas difficiles, jouent un rôle central et démontrent que des stratégies s'élaborent pour répondre aux changements personnels de chaque mangeur. Ce périurbain lointain, malgré ses faibles potentialités, autorise des mobilités alimentaires par les services et de l'entraide apportée par les relations de proximité.

La résilience des mangeurs des ménages les plus modestes a également fait l'objet d'une enquête dans les réseaux du Secours Catholique et des Restos du Cœur. Une habitante d'Ezy-sur-Eure qui fréquente l'antenne du Secours Catholique local a ainsi décrit son parcours alimentaire : « *Je vais parfois à Leclerc ou à Carrefour quand y a des promotions sur les gros lots ou des produits comme du Coca ou des marques. Je surveille vachement les promos* ». De tels éléments se retrouvent chez Corinne, 47 ans, 3 enfants, habitant elle aussi à Ezy-sur-Eure en maison individuelle. Si elle a longtemps fait ses courses au supermarché de Saussay, elle fréquente l'hypermarché Leclerc d'Anet depuis son ouverture : « *Maintenant je vais chez Leclerc, parce que c'est moins cher. Mais il y a aussi l'aspect pratique. En outre, étant dans une situation financière difficile, je surveille les promotions, notamment celles à l'hypermarché Cora de Dreux qui ont lieu plusieurs fois par an sur des produits de grande marque, alimentaires ou non. Une fois tous les deux mois, je fais les gros volumes à Dreux à Cora. J'y vais parce qu'il y a des promotions spéciales* ».

L'aspect « économie » guide les pratiques de fréquentation des différents lieux de distribution alimentaire des ménages les plus modestes. Ainsi le périurbain lointain, s'il constitue un espace de faibles potentialités pour les mangeurs par des lieux d'approvisionnement distants, n'empêche nullement une certaine résilience des ménages grâce aux réseaux de connaissance ou aux services sociaux. La fragilité inhérente à ces espaces, proches à bien des égards des espaces ruraux, reste toutefois une donnée majeure [Le Néchet & al. 2016, Delfosse 2019].

3.2. Les mangeurs du périurbain proche : des mobilités multiples et souvent modifiées dans un vaste univers de choix

À l'opposé, la proximité du pôle urbain parisien semble regrouper des individus aux mobilités alimentaires nettement plus étoffées et aux variations temporelles et spatiales plus nombreuses. Céline, 46 ans, habitante de Maule

offre un bon exemple de ces ménages qui résident près du front urbain de l'agglomération parisienne. Mère de deux enfants, assistante de direction dans une entreprise familiale de graines potagères, elle habite une maison individuelle. Sa dernière mutation professionnelle remonte à dix ans où elle occupait un poste similaire à Chambourcy. L'approvisionnement alimentaire tenait alors compte de son lieu du travail avec un arrêt à l'hypermarché Continent de Flins (aujourd'hui Carrefour) mais s'y ajoutaient les commerces de proximité du centre-ville de Maule, notamment la boulangerie. « *Étant donné que je travaillais à Chambourcy... [...] Je faisais mes courses à Chambourcy. J'étais sur place, sauf pour le pain, j'allais à Maule.* » La routine mise en place par Céline n'a pas été totalement modifiée avec la fin de son activité professionnelle à Chambourcy. La fréquentation de l'hypermarché de Flins a continué mais les pratiques de mobilité ont également inclus le supermarché de Mareil-sur-Mauldre, à proximité immédiate du domicile. Avec la reprise d'une activité professionnelle à Aubergenville, les lieux d'approvisionnement alimentaire se sont encore diversifiés avec trois lieux pratiqués même si l'Intermarché de Mareil l'emporte désormais : « *Maintenant que je suis à Aubergenville, je suis à deux minutes de Carrefour Flins donc le midi, je vais à Carrefour Flins et puis je vais à Intermarché. J'y vais (à Carrefour Flins), euh..., deux à trois fois par semaine mais bon pour sortir du bureau. Il me manque toujours un petit truc pour le soir, etc. Et puis, je vais plus à Franprix à Maule depuis qu'ils ont fait des travaux. Et maintenant le magasin est vraiment agréable, il y a plus de produits. Le plus gros reste Intermarché à Mareil.* ». Dans ce cas, d'autres facteurs que le changement du lieu de travail, entrent en compte, exprimant plutôt des préférences personnelles : il en est ainsi de la rénovation d'un magasin (celui de Maule dans l'exemple cité)

Un autre élément majeur dans les changements des mobilités alimentaires tient à la composition familiale : il peut s'agir de l'arrivée d'un enfant, d'un décès, d'une séparation, etc... Céline a ainsi modifié ses parcours alimentaires après la naissance de son premier enfant. « *J'allais à Intermarché toutes les semaines et après j'allais à Flins quand il y avait des promos sur les couches, ouh (rires) [...] Mais après j'allais plus au marché de Maule pour la fraîcheur et la qualité des produits* ». L'arrivée d'un enfant a donc modifié ses pratiques de mobilités. (cf. figure 2).

L'exemple de Céline illustre la situation particulière de ce local périurbain à proximité immédiate du pôle urbain de Paris : ce dernier, avec les nombreuses implantations d'hypermarchés en vallée de la Seine (Aubergenville, Flins, Chambourcy), offre un univers de potentialités élevées qui sous-tend des évolutions régulières dans les lieux d'achats alimentaires. Les temporalités des mobilités alimentaires sont assez courtes, avec des ruptures tous les 4 ou 5 ans et les lieux-ressources fluctuent en fonction du travail ou des évolutions familiales. Dans ce périurbain de limite d'agglomération sous influence métropolitaine forte et où la part de catégories socio-professionnelles

supérieures est plus élevée, les possibilités de changement de mobilités alimentaires sont nombreuses, généralement liées aux histoires individuelles des ménages qui ont vécu par le passé dans l'espace urbain dense, à Paris ou en proche banlieue.

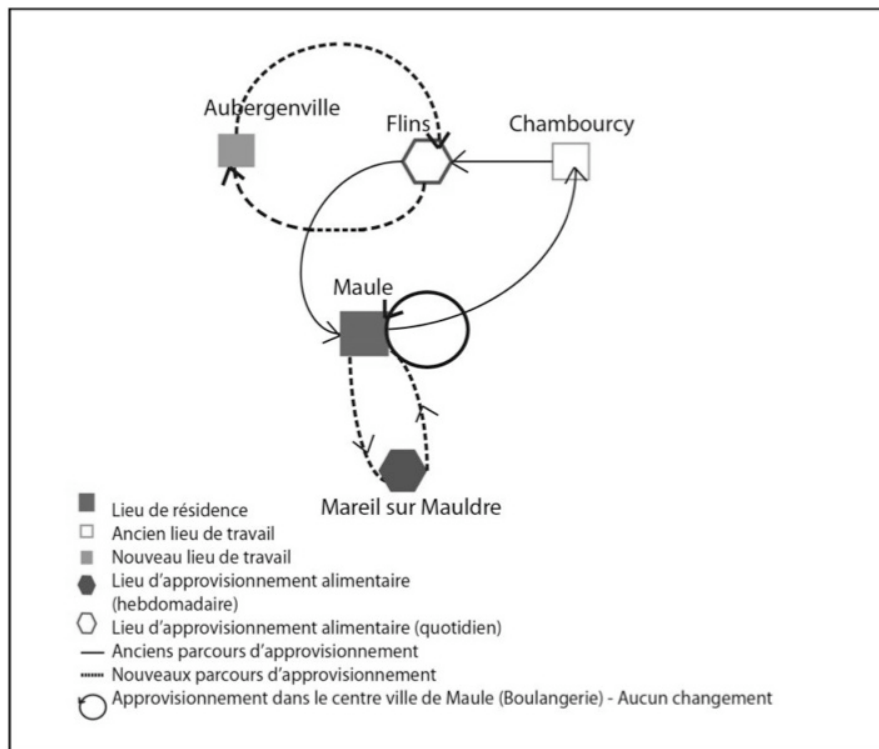


Figure 2 – Schéma d'organisation des mutations d'approvisionnement alimentaire pour Céline, 46 ans, Maule : des mobilités alimentaires plurielles et mouvantes caractéristique d'espaces sous forte influence métropolitaine.

Sources : J. Essers, entretiens.

3.3. Des mangeurs consom'acteurs dans le périurbain ouest francilien ou la révélation d'un autre local

Dans ce périurbain, nos enquêtes révèlent aussi l'émergence d'une catégorie de mangeurs consom'acteurs [Verhagen 2011] qui sont à même de saisir toutes les opportunités du local grâce à leur maîtrise de la motilité [Kaufman 2008].

Il en est ainsi de Lucie, 34 ans, 3 enfants et habitante de Maule, qui évoque son engagement politique à travers les choix de lieux de distribution réalisés et les mutations observées au cours des quinze dernières années : « *Avant on*

habitait à Poissy, on faisait nos courses chez Carrefour il y a 15 ans, dans les super grandes surfaces de base [...] Mais c'était un désir... une réflexion de couple, on n'avait pas envie de continuer à manger des cochonneries. On est partis jeûner, des randonnées, on a assisté à des conférences sur l'alimentation et après on a changé à ce moment-là nos habitudes. [...] On est rentrés du jeûne et c'était biocoop, point. (rires) [...] Quand on est arrivé ici, il n'y avait pas de biocoop dans le coin donc on allait toujours à la biocoop de Rueil. [...] donc on faisait toute cette route [...]. Et ensuite, après la naissance du troisième enfant, ça fait 4 ans, qu'il y a une biocoop à Epône. [...] et moi je me suis mise aussi à faire mes courses chez les petits commerçants de Maule pour faire les appoints, avec le marché ». Le principal motif de réaménagement des pratiques de mobilités alimentaires de Lucie est associé à son entrée en « écologie » ; on mesure la force de l'environnement culturel dans le choix de ses lieux de distribution. Le dernier en date est l'AMAP avec un glissement du bio au local : « Avant, on faisait le marché, il y a un producteur bio sur le marché. Donc on faisait la biocoop et le marché mais il s'avère que c'est hyper cher le marché de Maule donc maintenant on s'est inscrit à une AMAP, donc on a nos légumes à l'AMAP et la biocoop à Epône et les commerçants de Maule, la boucherie, je fais là, le fromager aussi mais parce que j'aime bien faire fonctionner les commerces du centre-ville ». L'engagement militant de cette mangeuse concerne donc autant les produits locaux et bios que la survie du centre-ville de Maule. Le parcours alimentaire de ce ménage est orienté vers la défense d'intérêts politiques ; leur approvisionnement alimentaire est un acte politique et citoyen. Ici, l'espace du local périurbain inscrit dans la métropole parisienne permet à Lucie et à sa famille de satisfaire leurs besoins spécifiques alimentaires par les potentialités offertes dans cette proximité au pôle urbain. Ces mutations sont rapides et régulières avec des temporalités limitées à quelques mois ou années.

Christine, 52 ans, 3 enfants, auxiliaire de vie, résidant à Guainville, plus loin du front urbain, en fournit un autre exemple. Installée dans ce périurbain depuis plus de 15 ans, elle reconnaît plusieurs mutations dans ses pratiques d'approvisionnement alimentaire, depuis l'abandon de certaines enseignes de grande distribution à l'image négative jusqu'aux choix de certains commerces plus proches. « Quand je suis arrivée ici, j'adorais faire les courses au supermarché parce que t'as TOUT ! Toutes les sortes de gâteaux, de chips, de cochonneries, TOUT ! Et c'est le bonheur quoi, mais maintenant, j'en ai marre. Mais à l'époque j'adorais quoi ». Depuis cette « prise de conscience » vis-à-vis de la grande distribution, Christine a éclaté ses pratiques de mobilités alimentaires vers un nombre important de lieux : magasins bio spécialisés, AMAP et petits supermarchés sont préférés aux grands hypermarchés. Le schéma organisationnel des mobilités alimentaires de Christine accompagne ses interrogations successives sur la nature de son lien à l'alimentation (figure n° 3).

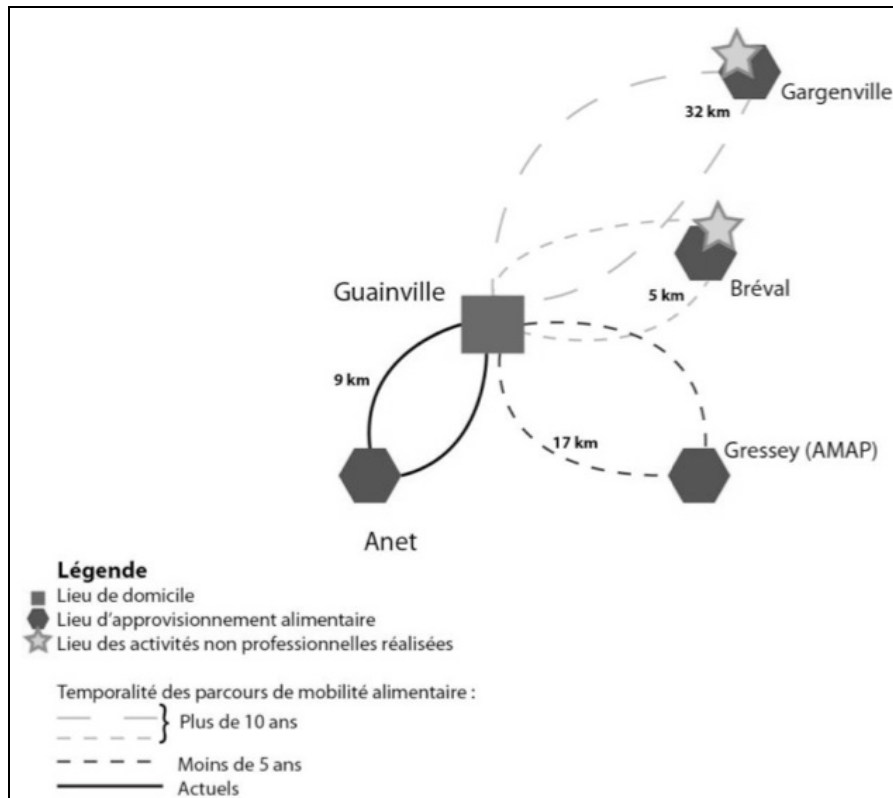


Figure 3 – Schéma d'organisation des mutations d'approvisionnement alimentaire pour Christine, 52 ans, Guainville : Les mobilités alimentaires de consom'acteurs
Source : J. Essers, entretiens.

Elle découvre la proximité commerciale avec le supermarché à Bréval il y a 15 ans puis avec une AMAP il y a cinq ans. Mais l'AMAP est loin de son lieu de domicile (plus de 15 km) et elle choisit d'annuler son adhésion en 2014 avec l'ouverture d'un supermarché « bio » sur la commune d'Anet.

On mesure avec Christine la difficulté de satisfaire ses désirs de manger local et labellisé, compte tenu de la domination de la grande distribution dans cet entre-deux périurbain et de son souhait de ne pas y recourir. Les temporalités de ses mobilités alimentaires sont de durée moyenne et se calquent sur les changements en cours dans cet entre-deux. En effet, ce dernier commence à affirmer une offre alimentaire diversifiée tant dans les polarités secondaires (Houdan, Septeuil, etc.) qu'en termes de vente directe à la ferme, d'AMAP ou de magasins spécialisés « bio ». Dans cette diffusion des potentialités supplémentaires, le rôle des centralités secondaires du périurbain

est essentielle et vient soutenir des mobilités de courte à moyenne portée qui réinvente un certain local : local au vu des distances mais métropolitain au vu des potentialités fortes qu'il offre.

Conclusion

Les mobilités pour l'approvisionnement alimentaire ne peuvent s'appréhender que comme des résultantes de facteurs de mobilités pluriels, en appelant à la mobilité résidentielle, aux mutations des parcours de vie, voire à l'ensemble des dynamiques spatiales et socio-économiques pouvant influencer les trajectoires et routines individuelles des mangeurs. Elles dessinent donc un système de mobilités alimentaires autour de la motorisation automobile, lui-même imbriqué dans les mobilités périurbaines.

L'étude de ce système dans cet ensemble de basse densité qu'est le périurbain de l'Ouest francilien a montré la forte motilité des habitants de ce quadrant : l'accessibilité, les compétences et l'appropriation des mobilités alimentaires varient selon les mangeurs, mais sans pour autant remettre en cause l'approvisionnement alimentaire domestique quotidien, ni en qualité, ni en quantité. Ainsi ce périurbain s'avère, contrairement à l'image habituelle qu'on lui accole, un espace où s'expriment des solidarités aussi bien relationnelles (famille, amis, voisins, etc.), qu'institutionnelles (portage de repas à domicile) ou encore commerciales (livraison de courses à domicile de la part de la grande distribution, etc.). L'étendue des formes plurielles de solidarités permet au mangeur périurbain, même dans des situations de non-motorisation ou de difficultés d'accessibilité, de disposer d'un panier alimentaire hebdomadaire, en qualité et en quantité suffisantes. Au-delà des brisures et des bifurcations, des pleins et creux de la desserte commerciale de cet espace périurbain, d'un choix des possibles plus ou moins important, l'approvisionnement alimentaire domestique des individus reste fonctionnel. Cette résilience du périurbain de l'Ouest francilien, au-delà des structures socio-économiques et spatiales, est signe tant d'une adaptation permanente des mangeurs que de la maturité de cet espace caractérisé par son épaisseur et son historicité.

Cette adaptation prend de plus en plus la forme aujourd'hui d'une attention nouvelle au local, d'un retour du local. En effet, les mobilités alimentaires comme les autres mobilités périurbaines montrent dans cet espace un raccourcissement général. De surcroît, elles révèlent un éclatement de plus en plus marqué des lieux alimentaires fréquentés : si la grande surface reste dominante, le petit commerce de proximité, le marché de plein vent ou encore les circuits courts fermiers sont plébiscités. Les discours des mangeurs périurbains ne sont pas en ce sens très différents de celui des mangeurs des autres espaces : de plus en plus attentifs au manger sain d'où le goût du bio mais aussi au manger local qui permet outre une forme de contrôle (la

nourriture d'ici que je peux contrôler) un développement territorial avec un renouveau des commerces des villages et des petites villes. Dans ce cadre, l'agricole peine encore à figurer le local, en lien sans doute avec la céréaliculture dominante de ces espaces : le périurbain ouest francilien offre toutefois des figures de consom'acteurs, avec des « agri-mangeurs » qui développent un lien fort aux espaces productifs agricoles ainsi qu'aux agriculteurs. La plupart des mangeurs périurbains paraissent toutefois privilégier un certain nomadisme alimentaire rendu possible par leurs pratiques de mobilités dans un local agrandi par la dimension métropolitaine attachée à la région capitale.

Éléments de bibliographie

- ARAGAU, C., BERGER, M. & ROUGÉ, L. (2012) – « Du périurbain aux périurbains : diversification sociale et générationnelle dans l'ouest francilien », *Pouvoirs locaux*, n° 94, pp. 58-64.
- BERGER, M. (2004) – *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*, Paris, CNRS Éditions, 317 p. + cédérom.
- BERGER, M., ARAGAU, C. & ROUGÉ, L. (2014) – « Vers une maturité des territoires périurbains ? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien », *EchoGéo*, n° 27, <http://journals.openedition.org/echogeo/13683>
- BERGER, M., BOULEAU, M. & MANGENEY, C. (2015) – « Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité? », *EchoGéo*, n° 34, <http://journals.openedition.org/echogeo/14399>
- BOULEAU, M. & METTETAL, L. (2014) – *La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités*. Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France, Note rapide n° 646, 4 p.. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/la-mobilite-dans-le-periurbain-desir-d-ancrage-et-nouvelles-proximites.html>
- CAILLY, L. & DODIER, R. (2007) – « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Noréis. Environnement, aménagement, société*, n° 205, pp. 67-80, <https://journals.openedition.org/norois/1266>
- CLARY, C.M., STEPEN, A.M. & KESTENS, Y. (2017) – « Between exposure, access and use : reconsidering foodscapes influences on dietary behaviours », *Health & Place*, vol. 44, pp. 1-7.
- DELFOSSE, C. (2019) – « L'alimentation : un nouvel enjeu pour les espaces ruraux », *L'Information géographique*, n° 2019-4, pp. 34-54, <https://www.revues.armand-colin.com/geographie/linformation-geographique/linformation-geographique-42019/l'alimentation-nouvel-enjeu-espaces-ruraux>
- DUGOT, P. (2017) – « Commerce(s) et marge(s) », *Bulletin de l'AGF*, vol. 94, n°3, pp. 419-434, <https://journals.openedition.org/bagf/2113>
- ESSERS, J. (2020) – *Approvisionnements et mobilités alimentaires des périurbains des périurbains de l'Ouest franciliens : étude d'une ruralité métropolitaine*, thèse de doctorat, sous la direction de Monique Poulot et Claire Aragau, soutenue en janvier 2020, Université Paris Nanterre, 452 p.
- FUMEY, G., (2007) – « La mondialisation de l'alimentation », *L'Information géographique*, vol. 71, n°2, pp. 71-82, <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2007-2-page-71.htm>

- HANI, M., (2009) – « Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles. Le cas de l'agglomération du Havre », *Géocarrefour*, vol. 84, n°1-2, pp. 161-170, <https://journals.openedition.org/geocarrefour/7261>
- KAUFMANN, V. (2007) – « La motilité: une notion clé pour revisiter l'urbain? », Lausanne, 2^{ème} édition, in M. Bassand, V. Kaufmann & D. Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, pp. 171-188.
- KAUFMANN, V. (2008) – *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s' enraciner*, Paris, Collection Le savoir suisse, vol. 46, 115 p.
- LARSEN, K. & GILLILAND, J. (2009) – « A farmers' market in a food desert: Evaluating impacts on the price and availability of healthy food », *Health & Place*, vol. 15, n°4, pp. 1158-1162.
- LE NÉCHET, F., NESSI, H. & AGUILERA, A. (2016) – « La mobilité des ménages périurbains au risque des crises économiques et environnementales », *Géographie, économie, société*, vol. 18, n°1, pp. 113-139, <https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2016-1-page-113.htm>
- MOATI, P. (2011) – *La Nouvelle Révolution commerciale*, Paris, Odile Jacob, 317 p.
- MOTTE-BAUMVOL, B. (2007) – « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Economie Régionale Urbaine (RERU)*, n° 2007-5, pp. 897-919. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-5-page-897.htm>
- ORFEUIL, J. P., & RIPOLL, F. (2015) – *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Infolio, 218 p.
- POULOT, M., DIDIER FÈVRE, C., BERGER, M., ARAGAU, C. & ROUGÉ, L., (2017) – *Territoires périurbains : de l'hybridation à l'intensité*, rapport PUCA, LAVUE-PRODIG-ESO-IAU, 320 pages, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01145733>
- POUZENC, M., (2012) – « Les grandes surfaces alimentaires contre le territoire... tout contre », *Pour*, vol. 3, n° 215-216, pp. 255-261.
- VANIER, M. (2012) – « Dans l'épaisseur du périurbain », *Espaces et sociétés*, n° 148-149 (2012/1), pp. 211-218, <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2012-1-page-211.htm>.
- VERHAGEN, E., (2011) – « Le consommateur en tant que consom'acteur », in G. Pleyers (dir.), *La consommation critique : Mouvements pour une alimentation responsable et solidaire*, Paris, Ed. Desclée de Brower, coll. Solidarité et Société, pp. 259-282.
- VINCENT-GESLIN, S. (2012) – *Mobilité sans racines : plus loin, plus vite... plus mobiles*, Paris : Descartes & Cie, 142 p.